



Bruxelas, 12.12.2016
COM(2016) 787 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Salvar Vidas: reforçar a segurança dos veículos na UE

Relatório sobre o acompanhamento e a avaliação dos dispositivos avançados de segurança dos veículos, a sua relação custo-eficácia e a sua exequibilidade, tendo em vista a revisão dos regulamentos relativos à segurança geral dos veículos e à proteção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada
{SWD(2016) 431 final}

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Salvar Vidas: reforçar a segurança dos veículos na UE

Relatório sobre o acompanhamento e a avaliação dos dispositivos avançados de segurança dos veículos, a sua relação custo-eficácia e a sua exequibilidade, tendo em vista a revisão dos regulamentos relativos à segurança geral dos veículos e à proteção dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada

1. INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, a segurança rodoviária melhorou significativamente na União Europeia, graças às medidas firmes e eficazes que foram adotadas a nível da UE, bem como aos níveis nacional e local, no intuito de corrigir o comportamento dos utentes da via pública, os veículos e as infraestruturas. Em resultado dessas medidas, as estradas da UE são as mais seguras do mundo. Este aumento da segurança pode ser, em grande medida, atribuído aos requisitos legislativos da União em matéria de segurança dos veículos, introduzidos ao longo dos últimos anos no âmbito da política de segurança rodoviária da UE¹.

Estes requisitos de segurança dos veículos também estimularam a investigação, o desenvolvimento e a inovação europeus: quando a indústria foi confrontada com requisitos mais ambiciosos encontrou soluções técnicas inovadoras para lhes responder. Uma vez que a UE foi pioneira na adoção da maior parte dos requisitos, as soluções foram maioritariamente desenvolvidas na Europa, criando empregos de qualidade para dar resposta aos desafios. Com efeito, a indústria automóvel é o principal fornecedor de I&D privada na UE e tem vindo a estabelecer as normas aplicáveis a nível mundial.

A indústria automóvel continua a inovar e é necessário reexaminar os requisitos regulamentares, a fim de assegurar que a UE permanece na vanguarda da evolução internacional, ao mesmo tempo que prossegue os esforços para salvar vidas. Os consideráveis progressos alcançados na redução dos acidentes de viação abrandaram ultimamente, ao passo que o custo resultante das mortes e lesões em acidentes na estrada se estima num mínimo de

¹ *Ex post evaluation of the European Road Safety Action Programme (2001-2010)* – http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf, *Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020* – <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>

100 mil milhões de EUR por ano², e centenas de famílias continuam a ser todos os anos destroçadas devido aos acidentes rodoviários.

Os dispositivos de segurança ativa e o seu desenvolvimento tecnológico estão a levar à automatização gradual dos veículos. Considerados como as tecnologias facilitadoras essenciais para estimular e apoiar uma maior automatização dos veículos, estes dispositivos contribuem para a digitalização do mercado interno. No passado, a UE impôs a instalação obrigatória de sistemas de controlo eletrónico da estabilidade em todos os veículos, bem como de sistemas avançados de travagem de emergência e sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem nos camiões e autocarros, os quais contribuem, segundo as estimativas, para reduzir a mortalidade rodoviária em 5 000 vítimas por ano. O potencial destas e doutras tecnologias de segurança ativa só poderá concretizar-se plenamente com a sua utilização em larga escala nos veículos que circulam nas estradas da UE.

Vários destes requisitos contribuíram igualmente para reduzir as emissões de CO₂ e, portanto, para atingir as metas da UE no domínio da ação climática, bem como os objetivos da União em matéria de energia. Foi o caso dos sistemas de controlo da pressão dos pneus dos veículos de passageiros, que asseguraram uma utilização dos pneus com o nível de pressão mais indicado para reduzir a resistência ao rolamento e, conseqüentemente, o consumo de combustível. As metas da ação climática relativas à redução do CO₂ no setor dos transportes também exigem o desenvolvimento de novas tecnologias automóveis que incentivem a condução em condições ótimas para economizar combustível, por exemplo, através da adaptação inteligente e flexível da velocidade e da extensão do controlo da pressão dos pneus aos veículos comerciais.

A prioridade dada pelos fabricantes de automóveis à maior autonomia dos veículos tem feito aumentar a disponibilidade de tecnologias de sensores precisas, sólidas, duráveis e a preços acessíveis. Essas tecnologias são necessárias para a deteção do meio envolvente do veículo, contribuindo para a segurança, em especial dos utilizadores vulneráveis da estrada, e para a redução do congestionamento e da poluição deste resultante, uma vez que 15 % dos congestionamentos registados na Europa se devem a acidentes³.

No presente relatório, a Comissão Europeia apresenta os resultados da sua análise de um conjunto de novas medidas de segurança, propondo um rumo que tem devidamente em conta a exequibilidade e a relação custo-eficácia das medidas propostas. O documento de trabalho dos serviços da Comissão anexado ao relatório contém uma explicação mais pormenorizada das medidas. Estes documentos servirão de base a um amplo debate público para o qual a Comissão Europeia convida todos os interessados.

Por último, em termos gerais, a Comissão Europeia pretende contribuir, com este trabalho, para as prioridades de crescimento, emprego e investimento na UE, promovendo as inovações mais eficientes e mantendo os empregos de qualidade na Europa, bem como para a digitalização do mercado interno, através da promoção de dispositivos de segurança considerados como tecnologias facilitadoras essenciais para estimular e apoiar a automatização em larga escala dos veículos, bem como para a consecução dos objetivos da União da Energia em matéria de redução do CO₂ no setor dos transportes.

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_pt.htm

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm

2. INTERAÇÃO ENTRE SEGURANÇA RODOVIÁRIA E TECNOLOGIA AUTOMÓVEL

Desde 2009 que os acidentes no setor dos transportes deixaram de ser a principal causa de morte na União Europeia⁴. Nos últimos 13 anos, o número de vítimas mortais em acidentes rodoviários diminuiu consideravelmente na UE, com uma redução de cerca de 53 % entre 2001, ano em que houve 54 300 mortes, e 2014⁵, em que se registaram 25 900. Contudo, os acidentes de viação continuam a afetar centenas de milhares de famílias e a causar enormes custos económicos todos os anos. Como tal, o problema da segurança rodoviária mantém toda a sua urgência, tanto mais que, apesar das fortes reduções anuais verificadas, os dados da mortalidade apontam para uma estabilização a partir de 2013. Na verdade, vários Estados-Membros têm comunicado que o número de vítimas mortais está novamente a subir⁶.

São necessários esforços suplementares para atingir o objetivo estratégico da UE de reduzir o número de mortes na estrada para metade, de cerca de 31 000 em 2010 para 15 000 em 2020⁶, tal como está estabelecido nas Orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁷, dado ser muito provável que tal objetivo não seja alcançado.

Em média, a maioria das mortes (55 %) em acidentes de viação ocorrem em estradas não urbanas e 38 % dentro das zonas urbanas, não ultrapassando cerca de 7 % as mortes causadas em autoestradas. Os peões e ciclistas representam 30 % das mortes ocorridas no setor dos transportes em geral, mas correspondem a quase 43 % nas zonas urbanas⁸. Estes dados dão uma indicação geral dos domínios em que a revisão dos regulamentos relativos à segurança geral e à segurança dos peões poderá introduzir melhorias.

No entender dos peritos, cerca de 95 % dos acidentes rodoviários envolvem algum nível de erro humano, estimando-se que 75 % resultem apenas de erro humano⁹. Entre as principais causas de acidente relacionadas com o fator humano, a investigação identificou o excesso de velocidade, a distração e o consumo de álcool como algumas das mais importantes. Segundo a Comunicação da Comissão CARS 2020: Plano de Ação para uma Indústria Automóvel Competitiva e Sustentável na Europa¹⁰ e o plano de ação delineado na Comunicação da Comissão «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020»¹¹, a segurança rodoviária deve adotar uma abordagem integrada e a segurança dos veículos é apenas um de vários fatores que determinam os seus resultados. Para ser eficaz, a política de segurança rodoviária deve ter em conta todos os fatores, incluindo o comportamento dos condutores e as infraestruturas viárias, e controlar atentamente a interação entre si.

Atendendo, todavia, à importância de que se revestem os requisitos de segurança dos veículos, entre esses fatores, e de acordo com as obrigações de comunicação de informações previstas nos regulamentos relativos à segurança geral e à segurança dos peões, a Comissão Europeia lançou o debate sobre as prioridades de intervenção neste domínio e as medidas comprovadamente eficazes que produzem o máximo impacto positivo em termos globais.

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics/pt

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_pt.htm

⁷ COM(2010) 389 final.

⁸ CARE: distribuição da mortalidade por modo de transporte na UE em 2013

⁹ Fonte: Relatório de 2002 do Grupo de Trabalho Segurança Eletrónica.

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf

Os utilizadores vulneráveis da estrada devem merecer especial atenção, o mesmo acontecendo com os ocupantes dos veículos que apresentem uma fragilidade inerente à sua idade, ou seja, os idosos¹² e as crianças pequenas¹³. Também se deverá prestar atenção à avaliação das tecnologias que exploram as interações entre o condutor, o veículo e o meio circundante, designadamente os Sistemas de Transporte Inteligentes (STI), contribuindo deste modo para as tendências de digitalização existentes na UE, em conformidade com a Estratégia para o Mercado Único Digital.

3. SEGURANÇA RESULTANTE DA INTERVENÇÃO REGULAMENTAR

Existem exemplos claros de requisitos de segurança eficazes que já se tornaram obrigatórios na UE, tais como as disposições de segurança contra a colisão frontal e lateral, bem como de proteção dos peões, aplicáveis aos automóveis de passageiros, que foram gradualmente introduzidas ao longo dos últimos 15 anos¹⁴. Estes progressos em matéria de segurança dos veículos, essencialmente atribuídos à intervenção da UE, contribuíram para reduzir os acidentes rodoviários e o conseqüente número de mortos e feridos, durante esse período, bem como para fazer da União a região mais segura do mundo enquanto espaço de segurança dos veículos¹⁵.

Especificamente, para proteger os peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, nomeadamente os ciclistas, procedeu-se à introdução e progressiva aplicação de um vasto conjunto de requisitos, primeiro aos veículos ligeiros de passageiros, entre 2005 e 2013, e depois aos veículos pesados e comerciais ligeiros, entre 2011 e 2019. A comparação da situação da UE em 2013 com a existente em 2004 no que respeita ao número de peões e ciclistas mortos mostra uma redução de 37 % e de 32 %, respetivamente¹⁶.

O Regulamento relativo à segurança geral introduziu o avisador de cinto de segurança obrigatório para o condutor, os conectores ISOFIX para fixar os assentos de crianças de forma segura nos automóveis e o controlo da pressão dos pneus para evitar rebentamentos suscetíveis de causar perda de controlo. Os sistemas de aviso de afastamento da faixa de rodagem e de travagem autónoma de emergência foram tornados obrigatórios para os camiões e autocarros novos, enquanto os sistemas de controlo eletrónico da estabilidade e as luzes de circulação diurna foram introduzidos para todos os veículos a motor. Estas medidas recentes só foram progressivamente introduzidas entre 2011 e 2015. Importa referir, por isso, que, devido à penetração relativamente baixa das tecnologias utilizadas no mercado, ainda não foi possível avaliar a sua eficácia de forma detalhada.

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf

¹⁴ Relatório global da OMS sobre segurança rodoviária, 2015, secção 3.

¹⁵ A avaliação das Orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020¹⁵ concluiu que «é provável que a legislação em matéria de segurança dos veículos automóveis, nomeadamente a que foi aplicada antes de 2011, esteja a contribuir grandemente para reduzir as vítimas mortais e os feridos graves nos 28 Estados-Membros da UE, no período em apreço. Este domínio de atividade é, de longe, o mais eficiente e eficaz de todas as atividades de segurança rodoviária da Comissão, sendo o que mais valor acrescenta aos resultados que podem ser alcançado pelos Estados-Membros» - http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf

¹⁶ CARE: Alteração percentual da mortalidade por modo de transporte em 2013.

4. CONTROLO DAS MEDIDAS AVANÇADAS DE SEGURANÇA DOS VEÍCULOS

Nos termos do Regulamento relativo à segurança geral¹⁷ e do Regulamento relativo à segurança dos peões¹⁸, a Comissão deve controlar e apresentar relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a evolução técnica no domínio do reforço dos requisitos dos sistemas de segurança passiva, bem como sobre a análise e eventual inclusão de dispositivos novos e reforçados de segurança passiva e de tecnologias aperfeiçoadas de segurança ativa. Essas obrigações estão estabelecidas no artigo 17.º do Regulamento relativo à segurança geral e no artigo 12.º do Regulamento relativo à proteção dos peões.

4.1. NOVAS TECNOLOGIAS E MEDIDAS NÃO REGULAMENTADAS

A fim de dar cumprimento ao objetivo de controlo e apresentação de relatórios, a Comissão decidiu lançar, em 2014, o estudo de avaliação intitulado *Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users in the context of the General Safety and Pedestrian Safety Regulations* (Benefício e exequibilidade de um conjunto de novas tecnologias e medidas não regulamentadas nos domínios da segurança dos ocupantes dos veículos e da proteção dos utilizadores vulneráveis da estrada, no contexto dos regulamentos relativos à segurança geral e à segurança dos peões), publicado na EU Bookshop em março de 2015¹⁹.

Tanto a elaboração do caderno de encargos pela Comissão, como as informações e contributos pormenorizados fornecidos durante o trabalho de análise subsequentemente realizado em seu nome, beneficiaram muito das intensas interações e consultas mantidas entre as partes interessadas. O estudo também foi amplamente debatido com as autoridades dos Estados-Membros e os parceiros internacionais, antes da sua conclusão.

A Comissão quis garantir que as informações eram coligidas e fornecidas de modo a permitir hierarquizar as futuras medidas de segurança. Com este intuito, o estudo apresenta uma perspetiva geral da exequibilidade e uma avaliação da relação custo-benefício de um vasto conjunto de 55 medidas que poderão ser incluídas nos regulamentos relativos à segurança geral e à segurança dos peões revistos. O estudo produziu resultados indicativos da relação custo-benefício das diversas medidas, diferenciando as muito suscetíveis, moderadamente suscetíveis ou muito pouco suscetíveis de proporcionar um benefício correspondente ao custo da sua aplicação.

No contexto do presente relatório da Comissão, a avaliação preliminar dos dispositivos de segurança reforçados foi aprofundada e transformada numa lista específica das medidas que poderão ser simultaneamente rentáveis e exequíveis. Entre elas figuram a introdução de sistemas de segurança ativa como os sistemas de travagem automática de emergência e as tecnologias de manutenção na faixa de rodagem, o reforço de dispositivos de segurança passiva como os avisadores de cinto de segurança em todos os assentos, bem como melhores métodos para proteger os peões dos impactos de cabeça contra a parte dianteira dos veículos automóveis e para detetar os ciclistas em caso de colisão iminente. Outros domínios de grande interesse são a melhoria da visão direta e a eliminação de ângulos mortos nos camiões, a fim

¹⁷ JO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

¹⁸ JO L 35 de 4.2.2009, p. 1.

¹⁹ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/;pgid=Iq1Ekni0.11SR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

de proteger os utilizadores vulneráveis da estrada. Na secção 5 é apresentada uma perspetiva geral, sendo fornecidos dados mais pormenorizados no documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o presente relatório.

4.2. INSTALAÇÃO VOLUNTÁRIA

Os programas de avaliação e classificação dos veículos automóveis pelos consumidores, tais como o Programa Europeu de Avaliação de Novos Veículos (Euro NCAP)²⁰, têm incentivado os fabricantes de veículos a desenvolverem veículos mais seguros do que a legislação da UE exige e a instalarem tecnologias de segurança avançadas em grande parte dos modelos que colocam no mercado. É indubitável que estes esforços também estão a contribuir para o elevado nível de segurança existente nas estradas da UE.

No entanto, apesar de os fabricantes se esforçarem, de um modo geral, por obter a mais elevada classificação possível para os modelos mais vendidos nos principais mercados dos Estados-Membros, há indícios de que nem todos os países recebem uma percentagem equitativa de automóveis com classificações elevadas para distribuição nos respetivos mercados. Nalguns casos, há modelos específicos, com baixas classificações, que são destinados a certos mercados (menos ricos) e não estão disponíveis nos outros. Noutros casos, modelos que normalmente obtêm classificações elevadas apresentam desempenhos menos bons na realidade, visto serem despojados dos dispositivos de segurança avançados que não são obrigatórios em determinados países, por exemplo para reduzir o seu custo, agravado pelas políticas fiscais locais. Esta prática comum pode ser explicada pelo facto de (até há pouco tempo) os sistemas de classificação só exigirem a instalação de determinados dispositivos de segurança na maioria dos automóveis classificados vendidos, e não na sua totalidade²¹.

Em consequência, há indícios claros de que nem todos os cidadãos da UE têm acesso a automóveis dotados de um nível igualmente elevado de segurança, estando dependentes das políticas internas e das estratégias de distribuição dos fabricantes de veículos e dos seus importadores, norteadas pelo poder de compra dos consumidores de cada mercado, gerando uma situação em que um em cada cinco automóveis comprados não tem necessariamente a bordo os dispositivos de segurança avançados que a classificação por estrelas implicaria. Ainda assim, muitos dos dispositivos promovidos pelos programas de classificação são de uso corrente e, devido às economias de escala, o seu custo deveria ter diminuído consideravelmente nos últimos anos. Ao tornar estes dispositivos obrigatórios poder-se-á contribuir para uniformizar os níveis de proteção.

4.3. AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO DE SEGURANÇA ATUAL E ORIENTAÇÃO DAS FUTURAS INTERVENÇÕES

Para que a situação de segurança dos veículos seja mais ambiciosa e harmonizada em toda a UE, a revisão dos regulamentos neste domínio deve avaliar os dispositivos de segurança cuja inclusão obrigatória está a ser ponderada com o intuito de aumentar o nível de segurança dos

²⁰ O Euro NCAP é um programa voluntário europeu de avaliação do desempenho de segurança dos veículos automóveis apoiado pela Comissão Europeia e por vários governos europeus, bem como por organizações do setor automóvel e organizações de defesa do consumidor. O Euro NCAP publica os relatórios de segurança relativos aos automóveis novos, que atribuem «classificações por estrelas» baseadas no desempenho dos veículos numa série de ensaios de colisão, incluindo impactos frontais, laterais e contra um poste, bem como impactos com peões. A classificação mais elevada é de cinco estrelas.

²¹ <http://www.euroncap.com/en/about-euro-ncap/how-to-read-the-stars>

veículos para o nível correspondente ao atual nível de segurança de base oferecido pelos automóveis mais vendidos na União.

A situação dos veículos comerciais e autocarros também exige atenção. Enquanto nos veículos de passageiros se dá a primazia à proteção dos ocupantes, bem como dos peões e outros utilizadores vulneráveis da estrada, essa preocupação nem sempre é evidente no caso das outras categorias de veículos. Embora já se exijam dispositivos de segurança básicos como a integridade geral da construção e os cintos de segurança, para além dos sistemas de travagem autónoma e de aviso de afastamento da faixa de rodagem, tem-se dado relativamente pouca atenção à promoção e melhoria dos níveis de segurança oferecidos por estes veículos. Isto está em conflito com a necessidade de proteger melhor os seus ocupantes, que ainda constituem uma percentagem significativa das vítimas mortais, bem como os ciclistas e os peões, cada vez mais envolvidos em acidentes causadores de ferimentos graves ou mortais nas cidades da UE²².

4.4. NOVOS ESTUDOS A REALIZAR NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA DOS VEÍCULOS

À luz das medidas regulamentares adotadas noutras regiões do mundo, nomeadamente nos EUA e no Japão, a Comissão considera conveniente lançar estudos para investigar os tipos específicos de acidentes abordados nessas regiões, com o objetivo de confirmar se na UE existem ou não ocorrências semelhantes a que se deva dar atenção. Tais estudos visam obter uma panorâmica atualizada da situação existente na União e identificar medidas corretivas que poderá ser necessário tomar. Estes acidentes podem ser colisões frontais, colisões laterais, acidentes com capotagem e colisões traseiras, devendo dar-se especial atenção aos efeitos da proliferação de veículos utilitários desportivos (SUV), com centros de gravidade mais altos, massas maiores e uma conceção frontal agressiva, os quais estão associados a ferimentos de ocupantes vulneráveis e a incêndios resultantes de colisões. No documento de trabalho dos serviços da Comissão, em anexo, figura uma lista dos estudos propostos.

4.5. NECESSIDADE DE MELHORAR A DISPONIBILIDADE DE DADOS APROFUNDADOS SOBRE OS ACIDENTES À ESCALA DA UE

Por cada pessoa morta num acidente de viação, muitas mais sofrem ferimentos graves, cujas consequências mudarão as suas vidas para sempre. Os ferimentos graves são não só mais comuns, mas também, frequentemente, mais onerosos para a sociedade devido aos prolongados cuidados de saúde e reabilitação necessários.

Para a estratégia de redução da mortalidade, é essencial que existam dados aprofundados e de boa qualidade sobre os acidentes. Tais dados são considerados indispensáveis para formular e controlar a política de segurança rodoviária na UE, além de serem necessários para avaliar o desempenho de segurança das estradas e dos veículos e para apoiar o desenvolvimento de novas medidas. Há muitos anos que se concluiu que nenhuma base de dados disponível na UE até à data pode satisfazer todas as necessidades e que existem grandes lacunas, nomeadamente em relação às causas profundas dos acidentes e ferimentos²³.

Em 2015, os Estados-Membros começaram a comunicar dados sobre os ferimentos graves com base na escala internacional de traumas MAIS3+ (Maximum Abbreviated Injury Score - escala máxima abreviada de lesões) aplicável aos feridos graves. Trata-se de um importante

²² CARE: distribuição da mortalidade por modo de transporte na UE em 2013 face a 2011.

²³ ETSC (2001).

avanço na direção certa, mas é necessário debater o lançamento de uma iniciativa de recolha de dados aprofundados sobre os acidentes à escala da UE, tendo em vista a sua utilização na elaboração de políticas no domínio da segurança rodoviária.

A maior disponibilidade de dados aprofundados e precisos sobre os acidentes à escala da União beneficiaria as futuras revisões das regras de segurança dos veículos, bem como quaisquer outras medidas de segurança rodoviária.

5. PRINCIPAIS QUESTÕES A ABORDAR NA REVISÃO E EVENTUAL ATUALIZAÇÃO DOS REGULAMENTOS

Foram identificados quatro domínios de intervenção constituídos por 19 medidas específicas para aumentar a segurança dos veículos. Nesta fase, com base na análise acima referida na secção 4.1, as medidas selecionadas afiguram ser, de facto, exequíveis e eficazes em termos de custos, mas deverão ser objeto de novos estudos. A fim de avaliar cuidadosamente se estes são ou não necessários, numa próxima fase elas deverão continuar a ser debatidas com as partes interessadas e analisadas com mais detalhe pela Comissão, de modo a obter uma avaliação final irrefutável do seu impacto no reforço da segurança dos veículos na UE.

Apresenta-se uma breve síntese das medidas em causa nos principais domínios de segurança dos veículos a seguir referidos.

5.1. MEDIDAS DE SEGURANÇA ATIVA

Este importante domínio inclui medidas capazes de evitar os acidentes, em vez de atenuar os seus resultados, sendo em geral considerado como o domínio em que a futura legislação relativa à segurança dos veículos deverá registar maiores progressos. Os dispositivos de segurança em causa são os seguintes: travagem automática de emergência, adaptação inteligente da velocidade, assistência à manutenção na faixa de rodagem e controlo da sonolência e distração do condutor.

5.2. MEDIDAS DE SEGURANÇA PASSIVA

Este domínio abrange medidas de atenuação dos efeitos dos acidentes, constituídas pela introdução de novos requisitos ou pelo reforço de medidas existentes nos seguintes domínios: indicador de travagem de emergência (luzes de travagem intermitentes), avisador de cinto de segurança, ensaios de colisão frontal, ensaios de colisão lateral, ensaios de colisão traseira, normalização das interfaces dos dispositivos de bloqueio da ignição em caso de ingestão de álcool, equipamento de registo de dados de colisões e controlo da pressão dos pneus.

5.3. CAMIÕES E AUTOCARROS

As medidas em análise para melhorar a segurança dos camiões e autocarros consistem na introdução ou melhoria dos seguintes elementos: conceção frontal e visão direta, proteção à retaguarda contra o encaixe dos camiões e reboques (para-choques traseiro), proteção lateral (guardas laterais) e proteção contra incêndio dos autocarros.

5.4. SEGURANÇA DOS PEÕES E DOS CICLISTAS

Por último, este domínio prevê a introdução da deteção de peões e ciclistas (ligada aos sistemas de travagem automática de emergência), a proteção contra o impacto de cabeça nos

montantes A e no para-brisas, bem como a deteção em marcha atrás de pessoas que se encontrem atrás dos veículos.

6. CONCLUSÕES

As regras de segurança dos veículos em vigor na União Europeia constituem um pacote global com uma eficácia e um historial comprovados, como já foi dito na secção 3. O plano de ação descrito na Comunicação da Comissão «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020»²⁴ abrange elementos importantes para a segurança rodoviária, nomeadamente os próprios veículos, mas também o comportamento do condutor e as infraestruturas viárias. A avaliação intercalar desta política²⁵ confirmou os progressos importantes e muito substanciais na redução da mortalidade rodoviária. O estudo concluiu igualmente que a legislação aplicável aos veículos a motor constitui, de facto, um domínio fundamental para reduzir o número de vítimas mortais.

O presente relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho apresenta uma perspetiva geral e propõe um caminho a seguir para melhorar a segurança dos veículos em benefício de todos os utentes da via pública, ou seja, de todos os cidadãos da União Europeia. A Comissão reexaminou as medidas suscetíveis de proporcionar melhorias progressivas, mas significativas, para resolver várias questões relativas à segurança dos veículos. Irá agora analisar quais destas medidas poderão dar lugar a propostas legislativas, depois das necessárias avaliações de impacto e de custo-benefício, incluindo uma análise do impacto cumulativo na competitividade da indústria da UE e um calendário razoável para que a indústria se possa adaptar.

Quaisquer novos requisitos de segurança dos veículos que circulem nas estradas europeias deverão estimular a inovação e o investimento na criação de empregos de qualidade na UE, além de favorecer a competitividade das suas indústrias. Deverão reforçar igualmente o compromisso assumido pela União de reduzir fortemente as emissões de gases com efeito de estufa, no âmbito da estratégia de luta contra as alterações climáticas.

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC0389&from=EN>

²⁵ COM(2015) 116 final.